

第1回交通事故抑止に資する取締り・速度規制等の在り方に関する懇談会議事概要

- 1 日時  
平成25年8月1日（木） 午後3時30分から午後5時30分までの間
- 2 場所  
警察庁第1会議室（中央合同庁舎2号館16階）
- 3 議事概要
  - (1) 国家公安委員会委員長挨拶、委員紹介等
  - (2) 討議  
事務局より資料説明

自由討議

委員： 適切な取締りは、適切な規制があるということが前提です。前回の規制の見直しの検討時には、メリハリのある規制をしたいということで、低速度の生活道路については30キロをベースにしたらどうか、それから一定の道路構造がちゃんとしていて、その主たる道路の機能が交通機能である道路であれば、少し速度を上げたらどうかということになった。

現在の警察の考え方というのは標識標示主義で、法定速度の60キロから外れるときだけ標識標示をするというものです。

幹線道路のような交通機能を発揮しているところは、それなりに速度規制がかけられていますが、それから一歩外れたところは、速度標識が立っていない60キロでいいという道路がたくさんある。私としては、低速域をきちんと設定し、それを守らせることが必要と思います。

たまたま30キロや学校関係で20キロという速度制限がされているところはあるが、必ずしも体系的な速度規制が徹底されていないというところが一番問題であると思っています。

生活道路全体に対する新たな法定速度という考え方があるのではないかと思います。市街地の生活道路は全て30キロを法定速度とし、特別な場合、幹線道路であれば60キロや50キロであったり、良いところは70キロであってもいいという、メリハリのある規制体系をきちんとした上で、それぞれに合わせて取締るといった分かりやすさと、それが安全に結びついていくということが大切だと思います。

それから前回の規制の見直しの検討時にも議論になりましたが、高速の新東名について、設計速度に合わせて、規制速度を上げることを考えても良いのではないかと思います。当時の警察の方の御意見は、初めての経験

なので、少し様子を見てということでしたが、現在の新東名の利用状況を見て、先行的、実験的に行うかどうかは別として議論していただきたいと思います。

委員： 日本損害保険協会が発行している「予防時報」という、安全安心防災等にかかわる啓発書があります。その2013年春号に、九州大学名誉教授の松永勝也先生が、安全教育を考えるという短いエッセイを書いておられます。その要旨は、「人は誰も、安全運転をしなければならないということについて異論がない。しかし安全運転をしないことで、事故が起こる。そしてその際の理由は単に急いでいたというのが半数である。また、人は長い人類の歴史の中で食料を争って奪うという本能を作り上げて今に至っている。それが先行衝動を作っている。先行衝動が急いでいたという理由に続く、もう一つの交通事故の要因である。」ということです。

そのようなことを踏まえまして、安全運転を実現するにはどうすれば良いのかということをお考えすると、例えば、部下とか子供を育てるという時、ほめて育てるというやり方がありますが、このほめて育てるというやり方に相当するものが、様々な科学的な要素を取り混ぜながら、しっかりと納得感のある形で、安全運転の必要性を理解させるという安全教育なのではないかと思います。

しかしながら、我々が体験的に分かっていますように、人という者はほめられるだけでは絶対に育たないわけでありまして、必ず叱るという行動が必要となります。そして叱るという行動に相当するものが、警察の取締りではないかと思います。

交通に関する取締りは当然のことながら、財政的な理由を含めて、ありとあらゆるものを取り締まるということは事実上、不可能であり、また、そのようなことを誰も期待していません。むしろ交通取締りの効果というのは一罰百戒的なところにこそあるのではないかと思います。

そのように考えますと、交通取締りは、効率的、効果的に場所や時間やその他の要素をしっかりと踏まえた上で行わなければ、少なくとも心理的な意味で国民の納得感が得られないということになると思います。

委員： メリハリのある規制というものには私も賛成です。

高速道路を実際に走っていて感じるのは、スピード違反が起きる要因が他にあるのではないかということです。例えば通行区分違反の車が非常に多いということです。右側を延々と走っている車が非常に多い。それによって渋滞が生じて、なおかつ左側から追い越していく車が多く見られます。左側追い越しは違反ですが、その左側追い越しの要因を作っているのは、右側を走っている通行区分違反の車です。それがいなければ各レーンがスムーズに流れ、左側追い越しの車も減るのではないかと思います。それによって、左右が交錯するような事故も減る可能性があります。

また、現状としてトラックの90キロ規制による渋滞が非常に目立つ感が

ありまして、トラックを疎外するつもりはありませんが、現実問題として90キロ対91キロの2車線を使つての追い越しで、後ろがずっと渋滞するような状況に多々遭遇しております。トラックが追い越し車線を走っているシーンが非常に多くあり、せっかく3車線の新東名ができて、到着時間があまり変わらないというような話もあります。

せっかく140キロで設計しているのですから、私も将来的には新東名は120キロにしてもらいたいと思いますが、ただ現状では今120キロにしたら、もっと事故が増える可能性も高いのではないかと思います。スピードを引き上げる以前に、そういった通行区分ですとか、大きいトラックと小型車との混在交通の問題に取り組むことが必要です。

具体的な話になりますが、東名に関して言えば、せっかく新東名と東名があるのですが、今やはり圧倒的に走りやすいのは新しくできた新東名なので、意外に東名のほうが空いていたり、流れていたりという現状があります。車が走りやすい環境を作れば、違反も、高速における事故も減らすことができ、取締りの効果も増すのではないかと思います。

また、高速道路の右側が追い越し車線と認識している人が非常に少ないと思います。3車線あるところの真ん中の車線は、走行車線ではなく、第1追い越し車線にしてもいいのではないかと考えております。

そのようなことも含めて、速度違反に至る、あるいは他の違反を誘発するような状況を整理した上で、スピードの規制や取締りをしたら、もっと事故が減らせるのではないかと思います。

委員： 昨年、京都の方で発生しました、登校中に車が突っ込んできまして、多数の子供たちが死傷したという、非常に私たちが衝撃を受けた一つの大きな事件がありました。

交通事故というのを考えた時には、集団登校というのは、被害が大きくなってしまいますが、一人で登下校をしていると、不審者の危険性もあって、本当に悩ましいところでもあります。

学校というのは地域の中心にあるため、登下校する子供達と通勤の車とが道路で一緒になってしまうことが多くあります。そういった時に、保護者が道路に立って注意喚起を行ったりもしますが、なかなか車にスピードを落としてもらえないことがあります。

また、横断歩道も少ないと思います。横断歩道があれば、普通の運転者は減速するので、子供達や高齢者が安心して道路を渡ることができ、事故も防げます。しかし、横断歩道があるが故に減速をして渋滞を招いてしまうということをおっしゃられる方もありまして、横断歩道を要望してもなかなか実現しないことがあります。

また、国道のバイパスが地域の活性化や経済のために一つの小学校の学区を横断するように整備されてしまうことがあります。通学時に大きく迂回することになり、子供が我慢できなくて、渡ってしまい、事故になってしまうケースがあるとも聞いております。

委員： ドイツに行けば、車の速度は無制限ですが、歴史的にも高いスピードというものに対する非常に厳格なルール、あるいは車作りというものが行われてきたからこそ、運転者ももっと速度を上げたいと考えるのです。

日本の自動車も実力は高いのですけれども、例えば、燃費を稼ぐためにタイヤのウェット性能はどうかといったところには、あまり国土交通省の車両規則も厳しく見ていないところがあると思うのです。

このスピードをまずどのように考えるのかということをきちんと勉強しながら議論していきたいと思います。

自分は子どもの頃にトラックに轢かれたことがあります。そのとき私は青信号で渡っていましたが、当時のトラックは鼻が付いているタイプなのでトラックの運転手からはなかなか小さい子供は見えなかったのです。ですから、それはどちらが悪いというよりも、いわゆる都市の生活空間にそういった大型車両が入ってくるという混在交通の問題であったと思います。

都市の在り方を考える時に、日本は住居地と非住居地のメリハリがなかなかないので、ドライバーが今自分が何をしなければいけないのかということについて、一般道と高速道路の差別化はできているのですけれども、高速道路以外の道を走っているときには意識できていないのだと思います。

最近のヨーロッパに行くと、ドイツ、フランス、スペインの片田舎でも小さな村を通過するときはゾーン30という速度規制があって、その30キロに入るところで規制があって、33キロでも捕まるケースがあるのです。ですからそこは非常にメリハリがある。幹線道路に行けば、100キロくらいに上がりますが、そこは120キロで仮に走っても、取り締まりは多少緩い。ですから、ドライバーが自分はずっと何をしなければいけないのかということが非常にはっきり意識づけさせられるのがヨーロッパの特徴だと思います。日本は市街地が比較的30キロという速度になってはいますけれども、個人的には30キロでも高すぎる場所がたくさんあると思うのです。そういったところは逆にもっと抑えるべきです。そして、制限速度を低く抑えたら、いかにそこを守らせるかということが交通事故を抑制する非常に重要なポイントになります。その一つの手段として速度の取締りあるいは一時停止違反等の取締りがあると思いますが、その前に、例えば道路局側との話になるとと思いますが、道路にハンプというものを付けて、強制的に30キロ以上出ないようにするといった対策をとる必要もあります。事務局説明資料にも書いてありますけども、致死率は30キロを超えると非常に高まっていけますので、30キロから40キロの制限速度のところをそれ以上の速度で走る車を抑制するため、生活道路の中ではもっと厳しく取締りをしていかなければなりません。

当然、警察官にも人員のリソースの問題があります。そういったマンパワーのリソースの配分を考えるのであれば、私はまず、生活道路の市街地における歩行者、子供、高齢者のために配分すべきだと思います。

最後に、日本の場合、軽自動車があることが、なかなか高速道路で120キ

口、110キロと最高速度を上げにくい理由の一つだと思います。軽自動車の660ccのエンジンでどのくらいのスピードなら安全に出すことができるのかについても考慮する必要があります。

ですから、警察の話だけではなくて、国土交通省の方も自動車局も道路局も一丸となって日本の新しい車社会のシステムを変えていく必要があると思います。速度を単純に上げる下げただけでなく、私たちの社会そのものをよくして、車の被害者を一人でも減らすことができるようにしたいと思います。

委員： 一般の方の中には、業務上過失を事故と捉えている方もいますが、業務上過失も当然犯罪であり、車によって、犯罪の被害者が出ているということです。

殺人の御遺族と交通犯罪の御遺族で大切な人を亡くした辛さやくやしさに違いはありません。御遺族の方には、はっきり交通犯罪という言葉が使われます。

本当にやむを得ない事故であった場合、被害者の方も、ある程度事故として理解できる面もあるかもしれませんが、例えば、危険運転致死傷やスピードの出し過ぎといったドライバーが注意を払っていれば、起こらなかったかもしれないといった事故でお子様や御主人を亡くされた御遺族の方では、その嘆きの深さ、人生の回復の困難さからも交通事故は大きな社会問題であると理解しています。

今回の懇談会で、交通事故抑止に資する取締り、速度規制等の在り方について検討することは大変意義がありますし、この会議は有効に働くことによって一層被害者の出ない社会がつくられていくことが大変重要ではないかと考えています。

やはり被害者に接しない限り、被害の深刻さはなかなかドライバーの側には分かりません。どうしても自分の利便性というものが中心になってしまうかと思います。

ドライバーに対する取締りについては、実際に悪質なものを取締るだけでなく、取締りを行うことによって、そのドライバーに心理的にブレーキがかかるような啓発の意味合いでの取締りについても考えていければよいと思います。

もう1点、交通事故に関して言うと、高齢者は、被害者となる場合が多い一方で、運転することによって加害者となるケースも増えてきております。生活をしていくために80歳になっても、どうしても運転しなければならぬ高齢者の方もいます。高齢者は、スピード統御能力が非常に落ちておりますので、規制を考える上で、高齢者ドライバーが運転しても安全なスピードや取締りといった視点も必要ではないかと思っております。本当に国民の納得がいく、また、取り締まられた側も取締りが必要なのだとわかるということは非常に重要ですが、ぜひそこに被害者にとっても納得がいく取締りの在り方という視点があると良いと思います。

委員： 速く走るためには安全が保障されることが必要であり、そのために例えば車両の機能や走る場所の設備等がこれまでその都度改善されてきたと認識しております。

平成24年度の交通安全白書を見ると、交通死亡事故発生件数で最も多いのが、安全運転義務違反の中の漫然運転、次いで脇見運転、安全不確認、運転操作不適、歩行者妨害等の順で、最高速度違反は6番目になっていきます。この順番というのは、当然、スピードの制限にも関係してくることだと思います。

今の速度制限は、場所によって現在の車両性能と人間の五感を含めたスピードの感覚にどうしても合っていないところがあるのではないかという気がします。

イギリスは、車の走行に関して、合理的な考え方を持っていて、非常にいい加減な部分が多いと感じました。それに対し、日本は特色として、情景に合った人間の感覚を無視して、青信号ならよい、赤信号ならだめ、といったように決めてしまうところがあるように思います。イギリスも死亡事故が決して少ないわけではありません。2009年の統計によると、人口10万人当たりの死者数は、日本が4.49人、イギリスは3.78人です。また、車1万台当たりですと、日本が0.78人、イギリスが0.7人、さらに、車が1億キロ走行した時では、日本が0.77人、イギリスが0.57人で、日本の方が少し多くなっています。ですが、制限速度については、日本の方が低く設定されているのです。

イギリスは、居住区といった限られた場所においては20マイル、30マイルの規制速度となっておりますが、最高速度は70マイルでおよそ120キロです。ドライバーとしてはその辺りのスピードが非常に心地が良いと感じます。

また、イギリスの道路を走行していると、40マイルおよそ約70キロ前後の規制となっている道路は、そのスピードにマッチした道路幅員、街の光景となっていると感じます。市街地などに入ると更に30マイルおよそ50キロとなりますが、その速度に見合った街の光景になっており、非常に設定速度と街の光景とが合っているように感じました。

もう1点、ロンドンエリアには、一時停止の標識が1、2箇所しかありません。同所に赴いてみると、その場所は、非常に視認性の悪い交差点で、標識が設置されている理由がよく分かりました。イギリスの交差点は視認性がよく、優先道路だということだけを教えているのです。優先道路から車が来るかどうか重要です。ロータリー式のラウンドアバウトという交差点がありますが、これも優先道路から車が来なければ進んでいいのです。日本では、青色信号機が灯火する意味に絶対的な信頼がありますが、青信号でも、現実には事故は発生しているし、怪我もしています。

イギリスでは、例えば、ボンボリ型の標識が設置された横断歩道があり、その横断歩道には絶対的な安全が確保されています。ボンボリの高さは約3メートルぐらいあり、しかも灯火設備があります。だから、ドライバー

は、はるかかなたからでも、また、天候の悪い日でも、そこに横断歩道があることが容易に認識できるようになっています。人間は、いい加減な動物で、失敗もします。ただ、この失敗をなるべく起こさせないような考え方で速度制限もしなければなりません。人間が普通に歩くスピードよりも、10倍も20倍ものスピードで移動できる手段を手にしたという心境も考慮して、メリハリのある交通規制を行うことが必要ではないかと思います。

愛知県岡崎市を通る東名高速道路があまりの渋滞のために2車線から3車線に幅を広げましたが、それまで100キロ規制であったものを60キロ規制にしたのです。そこには、大きな標識が出ていますが、途中まで100キロ規制で、そこから道路幅が広くなるにもかかわらず60キロ規制になります。でも正直なところ、ここを60キロで走行している車両はほとんどとっていいほどいません。大半は80キロから100キロで走行しているのが現状です。交通量の多い時間であれば、自然にスピードは落ちますが、交通量が少ない時間に60キロ規制というのはいかなるものかとも思います。この60キロ規制は、誰がどう決めてそうしているのかなかなか理解し難い。道路幅が狭い、車が多い、そういった場所を猛スピードで走行していく人はまずいません。ですから、人間の感覚と自動車の性能アップとを含めて速度規制と取締りを考えていかなければなりません。住居地や通学エリアといった場所をドライバーが異常なスピードで走らないようにしていくことが事故を減らすためには必要だと思います。

最後に、交通死亡者数は、年々減少してきていますが、警察の取締りによる減少もさることながら、車両そのもののエアバッグ等による安全性の向上や、道路設備、救急設備等の充実なども寄与していると思います。

委員： 速度取締りに関して、データ分析などをしていて思ったのは、役所あるいは研究者が、道路利用者にうまく説明しきれていないのではないかと思います。特に事故死者数が大きく減少していることは普通の人々が肌で感じられるものではないので、よく説明しなければなりません。

取締りの目的は、被害軽減と事故防止です。ただ、事故をなくすこと（事故防止）を強調すると被害軽減を忘れてしまいがちですのでしっかりと説明する必要があると思います。

取締りの対象となる人間に着目した対策も有効かと思います。その点では、現場で取締るわけではありませんが、後から人を対象に取り締まるオービスの取締りの効果を考えることも有効ではないかと思います。

また、ビッグデータを活用して、3Eの中のエデュケーションやエンフォースメントに、エンジニアリングと同じ程度の科学性を持ち込めれば、さらに事故防止に寄与できるのではないかと思います。

委員： 規制の在り方に関して、規制速度設定の基本的考え方は事務局説明資料4の9ページにありますように、85パーセントイル速度というものをベースに最終的に制限速度を定めるというものです。例えば、85パーセンタイ

ル速度と基準速度との差がそれほど大きくない9ページで言いますと 番や、 番のような場所では、例えば、中央分離帯がある、歩行者が少ないということで、85パーセントイル速度とそれほど変わらない速度で実際に走っても安全だということであろうと思います。逆に言いますと、乖離が比較的大きいところ、 番でも市街地の2車線道路で、歩行者が多いという所であれば、51.9キロのところは40キロとかなり大きな差になっています。交通事故の抑制のため、これくらい下げた基準速度でなければならないという基本的な考え方だと思いますが、そういうことをもう少し一般の方々に理解していただくことが必要だと思います。

取締りの在り方については、取締りを行う警察の側からだけでなく、取締りの対象となるあるいは周りから見ている国民一般の視点というものがあります。ですから、取締りのための取締りですとか、取締りのしやすさという観点から取締りをしているだけにすぎないということになってしまわないための体制作りは非常に大事だと思います。既に行われている取組が現場の方々まで浸透して、それが実践的なものになるということに引き続き取り組んでいただきたいと思います。逆に、一般の方々からそういう取締りのための取締りをしていてのではないかとと思われることが一番の問題であり、これを解消するためには、一般の方々とのコミュニケーションをこれまで以上に図っていく必要があるだろうと思います。

もう一つ、実態に即した事故抑止のために必要な取締りが必ずしもできていないのではないかとと思われる一つの要因に、場所が固定されていて、地元の人には知っているが、知らない人だけがうっかり来てしまって捕まっているという実情があると思われるとすれば、解消していかなければならないと思います。他方で、実際に取締りができる場所が現在の手法から限られているのであれば、オービスみたいなやり方、写真だけ撮って違反の事実を確認して、あとで別途、取締りをするといった新しい取締りの在り方についても考えていく必要があるのではないかと考えております。

委員： そもそも交通取締りというのは、事故を抑制させるというのが大きな目的です。そう考えるのなら、どういう取締りをするかというのとは科学的な見地から分析して実施すべき内容のものですが、残念ながら我が国の交通取締り、私は非常に優秀であるとは思ってはいますが、科学的見地に乗り取った取締りが果たしてどれだけやってこられたかというところ、ここは多少疑問があるところがございます。

一方で海外を見ても先進諸国ではこういう研究がたくさんされています。研究ベースで見ると日本は遅れているという風に言っても私はいいと思います。海外の多くの研究の中で比較的よく行われているのが、例えば、どれぐらいの頻度で取締りをするかという研究です。その中でわかっていることは、取締りには一定の頻度が必要であるということです。少ない取締りではほとんど事故の



減少効果がありませんが、一生懸命頑張っ取締りをしていると効果が徐々に現れ始めて、あるところから急激に効果が発生します。しばらくその効果は続くのですが、一方で、やり過ぎても今度は効果が減少していき、効果が発現しにくくなります。ただ、どんなに頑張っ一生懸命やってもやはり偶発的に起きるような事故もありますので、取締りが人に与える影響もやはりある程度限度があります。警察力の投入にはやはり資源の限界がありますので、取締りを効果的に行うためには、どれぐらいの頻度で、具体的に言うと、一日にどれぐらい、どれぐらいの場所でやれば、一番事故減少効果があるのかをきちんと分析しなければいけません。

十数年前に栃木県警に協力していただいて、栃木県で取締りについて研究をしました。そうするといくつかのことがわかって参りました。取締りには必ず効果があります。これは統計的にも明らかに効果があることがわかったのですが、それが例えば取締りの種別によって多少違い、効果の現れる期間が速度超過の取締りは比較的短く、飲酒運転の取締りは比較的長く現れました。これをベースに研究していく中で、はたして栃木県の効果は全国的なデータであるのかどうかという疑問を持って、実は3年前に国際交通安全学会に研究組織を立ち上げました。事故の減少に寄与する交通取締りはどうあるべきかというのを3年間研究させていただいて、警察にもいろんなデータを出していただいて分析して、この3年間でわかったことは、簡単に申しますと、地域差が非常に大きいということです。北海道と沖縄と取締りの仕方も違います。もちろん、風土、気候が違うので、違反の種類も、種別も違ってきます。例えば、北海道はスピード超過の取締りが非常に多いのです。これはやはり夏場です。冬場になると極端に少なくなります。当然路面が凍結して、そんな危険な状態でスピード超過する人はいなくなります。同じようなことが東北地方でも言えます。地域の警察はそういうことをつぶさに見ながら効果的な取締りを行って、事故の減少効果を発現させてきたと私はそういう風に信じておりますが、具体的にどこの県警で、どういう取締りをどの頻度でどの場所でやればいいのかということのをこれから皆さんと議論をしながら一つの方向性を出していきたいと思っております。

事務局説明資料3の12枚目をご覧くださいませでしょうか。ここには、今後の速度取締りの方向性ということで、4つの点を課題という形で出させていただいております。例えば、実態に応じた取締りの場所の選定ということですが、これは全国一律で、おそらくきちんとした選定というのはなかなか難しいんだというふうに思っております。だとすれば、地域の中で取締り場所を選定して実際に取締りを行い、その結果として事故がどの程度減ったかというデータを上げていきながら、PDCAサイクルを所轄の警察署レベルでやっていただくということに多分繋がっていくんだらうと思っております。3番目の住民の理解が得られる交通取締りとはなんぞやということですが、ドライバーの視点からは、警察官が立っていると、自分が取締りを受ける立場かもしれないとやはりヒヤッとします。これに理解を得

るためには、取締りをしたことによって、どの程度の事故が少なくなって、どの程度の被害者が少なくなったのか、というのをきちんと公表、公開をしていくということに尽きるのではないかと思います。この公表、公開がうまくいくのならば、もしかすると2番目の取締り場所の確保について理解が得られないという状況も少しずつ改善していく可能性があるのではないかと思います。最後に、4番目の新たな取締り手法については、技術の進歩を考慮することも必要です。色々な技術を使って取締りをするということもあるでしょうし、欧米のあたりでは、見せる取締りが一番効果があるとも言われています。取り締まらなくても、警察官が交差点で立って交通指導をしているだけでも、事故の抑制効果が実は極めて高いのです。ところがこれはデータとして取れないので、我々はよくわかっていません。わかっていないけれども、効果があるということはわかっています。では、隠れた取締りはいらないかという、これも必要だと思います。見える取締りと隠れた取締りが相互にあって、そして人々の意識に影響を与えてドライバーの抑制行動につながっていくのです。

委員： 事務局説明資料4の18ページの最高速度による視覚能力というところに、視覚の真ん中に速度表示が出ておりますけれども実は自分もそうなのですが、今何キロで走っているかということが意外とわからないものです。私がよく使う東名高速の厚木から先に三車線なんですけれども、速度規制が100キロからいきなり20キロ落ちるところがあります。いきなり厚木のように規制速度が変わるところを走るとき、最新の自動車は何をやっているかというスピード表示がメータークラスターの中に出るようになっていきます。制限速度をカーナビが教えてくれるものもあります。せっかく正しい制限速度を決めてもドライバーが今自分が何キロで走らなければならないかを明確にするのに道路構造物を用いるとどうしてもドライバーが安全運転に集中できません。ですから、車の方でフロントウインドの例えばヘッドアップディスプレイのところに、今何キロで走らなければならないか、今何キロ出ているかの二つの数字を出すようにすれば、ドライバーは自らを律して制限速度を守るようになると思います。今何キロ出ている何キロで走らなければいけないのか、高速道路を出て市街地に入った時には、ここは生活道路だから、子供が出るかもしれない、高齢者が電動車両に乗っているかもしれない、そういったことの意識を持つ必要があります。ですからその点でもっとメリハリをつければ私はかなりの交通事故、特に死者が出るような交通事故の低減が可能なのではないかと思います。

委員： 道路側でも、セルフ・エクスプレニング・ロードという、景観、施設といった環境を通じて、運転者に対してこれくらいの速度で走ってほしいというメッセージを出そうというような考え方が出てきています。

また、ドライバーの違反の中には、故意性があるものと、うっかり性のものとの違いがあり、これらを区別して考えないと教育が逆効果になってしまい

ます。取り締まられて、しゅんとしてしまうような人にまで厳しく臨むのではなく、反省の兆候が見える人には優しく接することも必要です。

また、同じような事故を繰り返す場合でも、運転者の資質が原因となる場合だけでなく、タクシー運転者が駅前をよく通行するために歩行者や自転車と衝突しやすいというような運転している環境に原因がある場合も多いのです。そうした運転者ごとの違反や事故の理由を踏まえた取締りや教育が必要だと思えます。

委員： ドライブレコーダーが、トラックやタクシー等事業者を中心に相当程度普及しています。また、今後の新型車についてはこれを強制化するという動きも出てきています。実はドライブレコーダーの交通事故抑止については明らかに効果があるということが立証されておりまして、その最大の理由は、運転の見える化にあると言われていています。ドライブレコーダーによって当初は監視されている、うっとうしいという思いがドライバーにあったものが、あたかも安全運転、環境に配慮した運転が、ほめられているようにドライバーが感じるようになっていく側面があります。警察による取締りが他律的な官による一つの強制だとするならば、こうしたドライブレコーダーにより、運転者が自律的に安全運転を心掛けるようになることは非常に素晴らしいことではないかと思えます。

委員： ヨーロッパのゾーン30でのことですが、2人で運転していたときにゾーン30に入ろうとすると、私の運転のときはゾーンの入り口の信号が青でスムーズに入れたのが、もう一人の運転のときは必ずゾーンの入り口の信号が赤で止まってしまうということがありました。後でわかったのですが、ゾーン30に入るときに30キロオーバーの車はすべて入り口の赤信号で一旦止めさせるシステムになっていたのです。このように、取り締まるだけでなくその前段階の対策もあるのではないかと思えます。それでも守らないのならば、それは取り締まるしかないとも思うのですが、警告的なことを与えるというのも、一つの手段ではないかと思えます。

委員： 生活道路を30キロにしたいのであれば、入り口部分での交差点の信号との連携や内部の道路を30キロで自然に走れるような仕組みの整備について、道路管理者と交通管理者が共同して取り組まなければなりません。この懇談会は警察の方の懇談会ですが、オブザーバーの国土交通省と共に、速度規制と道路の構造との連携についても考えていただきたいと思えます。また、車両の側ではITS関係の色々な技術が出てきていますから、ドライブレコーダーだけでなく、制限速度を警告してくれる助言型のカーナビや、場合によっては強制型のものについても議論の対象となると思えます。

国土交通省： 道路管理者としましても、まちづくりとの連携等は非常に重要だと思えます。現場では現在も警察と連携を取っておりますが、今回の御指摘やこ

れからの議論につきまして、我々も、しっかり警察と連携して取り組んでいきたいと思ひます。

委員： 先ほども例に挙げた御殿場と厚木の3車線で80キロの制限は、山間部で上り下りがあるからかと思ひますが、私の感覚では10トントラックと乗用車が同じ80キロ制限となることに疑問を感じます。最高速度が100キロのところでは、乗用車は100キロ、トラックは80キロの規制となるのに、トラックの方が負担が大きく、乗用車がトラックよりも運動性能を發揮できるはずの山道では、乗用車だけが80キロに制限速度を落とされる理由が理解できません。速度規制に車両の性能も加味していただきたいと思ひます。山道であっても運転者がさほど運転が大変だと感じないような性能の良い車両だけが、山道で制限速度を80キロに下げられ、取り締まられてしまうのは、速度規制に車両の性能が加味されていないからではないかと思ひます。

国家公安委員会 委員長： 生活道路とそれ以外の道路について、ヨーロッパの例が何人もの方から出ましたが、6月に交通局の幹部に現地の取締りの在り方等の視察をさせています。報告によりますと、制限速度30キロのところで大體どれぐらいオーバーしていると取り締まるのかと尋ねたところ、30キロを少しでも超えていれば取り締まるとのことでした。私は、厳しく取り締まるべきところについて、科学的根拠に基づいて、事故の防止に資するということを徹底する必要があると思ひます。そういう意味では、どういふ取締りをすれば事故防止になるかを科学的に検証し、PDCAサイクルにも取り組んでいかなければりません。それから、地域間格差が非常に大きいということですので、そうしたことにも取り組んでいかなければならないと考えております。

また、ラウンドアバウトについて委員から発言がありましたが、道路交通法が一部改正されまして、ラウンドアバウトが、日本でもできるようになりました。飯田と軽井沢で実証実験が行われまして、大體一日800台以下の量ですと効果があるようです。イギリスでもラウンドアバウトによって相当事故が防止されているという実証結果がありますので、古くなつた信号については、この際、道路管理者と連携をして、ラウンドアバウトに変えてしまえば、結果として事故を減らせるかもしれません。

(以上)